

АКИМОВ МИХАЙЛО ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Національна академія внутрішніх справ,
доцент кафедри кримінального права, кандидат юридичних наук, доцент

ГАЗЬКІ ПРАВИЛА ПОВІТРЯНОЇ ВІЙНИ 1923 РОКУ ЯК ВИЯВ ПОЛІТИКИ ОБМЕЖЕННЯ ОЗБРОЄНЬ У 20-І РОКИ ХХ СТОЛІТТЯ

Першими відомими спробами використання літальних апаратів на війні стало застосування повітряних куль для розвідки (битва при Флерюсі у 1794 р.), бомбардування (облога Венеції у 1849 р.) та перевезення пошти (облога Парижу у 1870-1871 рр.). Поряд із удосконаленням вибухових речовин та боєприпасів у ХІХ сторіччі повітроплавання також вплинуло на розробку законів війни — надто зрозумілим було, яке спустошення може бути спричинене у такий спосіб (тим більше із використанням літальних апаратів важчих за повітря).

Ст. 22 Конвенції про закони та звичаї сухопутної війни 1899 року уперше нормативно закріпила, що право ворогуючих сторін обирати засоби ураження супротивника не є необмеженим [1]; того ж року було прийнято Декларацію про заборону метання снарядів та вибухових речовин із повітряних куль чи інших подібних апаратів [3]. Віддаючи належне цій першій спробі міжнародно-правового обмеження повітряної війни, все ж не слід перебільшувати її значення — держави-учасниці лише відтермінували прийняття остаточного рішення із згаданого питання на п'ять років (тим більше, що далеко не всі вони підписали чи ратифікували її). Включення до ст. 25 Конвенції про закони та звичаї сухопутної війни 1907 року [2] заборони на атаку чи бомбардування у будь-який спосіб незахищених міст, селищ тощо ситуацію не змінило. Сторони, що не бажали зв'язувати себе подібними обмеженнями, проголошували, що мета війни (як продовження політики насильницькими засобами, — за визначенням Карла фон Клаузевіца) — здобути перемогу, а для цього допустимі будь-які засоби (навіть заборонені за міжнародним правом); перемога — воєнна необхідність, що все виправдовує і є вищою за закони та звичаї війни.

Перша світова війна 1914-1918 рр. стала одночасно і першим збройним конфліктом, у якому масово використовувались літальні апарати. У пошуках виходу з позиційного глухого кута та уникнення траншейної війни їх почали застосовувати для знищення воєнних і промислових об'єктів противника. Бомбардування швидко вийшло за межі оперативного-тактичного засобу і перетворилося на стратегічну кампанію (саме так діяли німці, цепеліни та важкі бомбардувальники яких практично всю війну здійснювали нальоти на Велику Британію). Не будучи точним навіть сьогодні, сто років тому бомбардування і не

переслідувало мету уразити конкретну будівлю, а надто в умовах затемненого міста. Безладне скидання бомб призводило лише до жертв серед цивільного населення та руйнувань житлових будинків; цеєліні (за аналогією із лінійними крейсерами Флоту відкритого моря, що обстрілювали прибережні англійські міста) здобули сумнівну славу «дітовбивць».

Хоча подібні нальоти не спричиняли істотної шкоди, ідея стратегічних бомбардувань отримала певне визнання, адже багатомільйонні людські втрати у Першій світовій війні спонукали воєнних теоретиків до пошуку інших способів (методів) ведення війни, і масоване використання авіації з метою якнайшвидшого закінчення воєнних дій вбачалося природнім шляхом уникнення позиційної бієні у майбутньому.

Досвід 1914-1918 рр. вплинув не тільки на розвиток воєнної справи. Уряди країн Антанти під впливом громадської думки були змушені одночасно із побудовою Версальсько-Вашингтонської системи вжити заходів для уникнення війн у майбутньому, закріплення заборон і обмежень щодо певних видів озброєнь. Так, Вашингтонська конференція 1921-1922 рр. наклала обмеження на морські озброєння, Женевський протокол 1925 р. – на застосування задушливих, отруйних або інших подібних газів та бактеріологічних засобів тощо.

Розпочалась і робота щодо підготовки загальнообов'язкових Правил повітряної війни. Створена рішенням Вашингтонської конференції і очолювана професором Колумбійського університету (США) Джоном Бассетом Муром, спеціальна Комісія юристів із Великої Британії, Франції, Італії, Японії та Нідерландів у грудні 1922 – лютому 1923 рр. розробила у Гаазі проект [4], заснований на усталених звичаях та загальних принципах чинних законів війни.

Від самого початку члени Комісії усвідомлювали неможливість встановлення якихось кількісних чи якісних обмежень щодо воєнної авіації – адже ніхто не міг (і не мав наміру) спинити технічний прогрес цивільної авіації. Більш дієвим виглядало урегулювання повітряної війни міжнародно-правовими актами (на кшталт Гаазьких конвенцій 1907 року). Комісія констатувала, що Декларація про заборону метання снарядів та вибухових речовин із повітряних куль чи інших подібних апаратів за своїм змістом охоплює і випадки бомбардування з повітря, що здійснюється літаками. Проте, оскільки вона мала обмежений характер застосування (оскільки стосувалась виключно державучасниць), перш за все слід було поширити її чинність.

Пам'ятаючи про атмосферу страху внаслідок невибіркових бомбардувань цивільного населення та об'єктів, члени комісії тим не менше не спромоглися дійти згоди щодо обмежень на свободу застосування воєнної авіації. Залишалось тільки визначити законні цілі для атаки з повітря. Правила передбачали заборону повітряного бомбардування з метою тероризування цивільного населення, знищення чи пошкодження цивільної власності, завдання поранень некомбатантам (ст. 23)

та містили обов'язок забезпечити споруди культового, мистецького, наукового, благодійного значення, лікарні, госпітальні судна та історичні пам'ятки (ст.ст. 25-26). У ст. 24 містився перелік законних цілей (війська, військові роботи, заклади (установи), склади, об'єкти промисловості, комунікації та транспорту, що використовуються виключно з воєнною метою); у разі ж неможливості ураження воєнних цілей без ризику невибіркового заподіяння шкоди цивільним об'єктам слід було утримуватись від бомбардування. Відповідно, бомбардування міст, селищ чи окремих будівель, розташованих поблизу зони бойових дій, заборонялось; водночас перераховані об'єкти вважались законними цілями, якщо перебували у зоні дій сухопутних військ та за наявності розумних підстав вважати, що наявне зосередження військ достатньо важливе, щоб виправдати атаку відносно небезпеки, що створюється для цивільного населення.

Слід зазначити, що в інших аспектах проект Гаазьких правил повітряної війни практично не супроводжувався суперечками. Так, зустріли загальне схвалення ідеї застосувати до війни у повітрі закони сухопутної війни та війни на морі (ст.ст. 17, 67), розповсюдити на літальні апарати та їх екіпажі правила щодо розпізнавальних знаків, права та обов'язки комбатантів (ст.ст. 2-3, 7-8, 10, 13-16). За державами-учасниками (незалежно від того, були вони воюючими чи нейтральними) зберігалися суверенітет щодо власного повітряного простору і право обмеження польотів, прольотів та тимчасового перебування літальних апаратів інших держав у воєнних час (ст. 12).

Певні положення повітряної війни згідно проекту Правил пропонувалось урегульовувати виключно у відповідності до законів сухопутної війни, як-от використання певних типів боєприпасів (ст. 19), ведення пропаганди (ст. 21), шпигунство (ст.ст. 27-29), обмеження пересування нейтральних та конфіскація ворожих цивільних літальних апаратів (ст.ст. 30-32). У той же час інші випадки — зокрема, поводження із полоненими членами екіпажів та пасажирами і особами, які перебували на борту нейтральних літальних апаратів (ст.ст. 36-38), повага суверенітету нейтральних держав (ст.ст. 39-40), обов'язки нейтральних держав щодо екіпажів, пасажирів і самих літальних апаратів воюючих держав, а також відвідування, обшуки, захоплення та знищення ворожих цивільних і відвідування нейтральних літальних апаратів, їх вантажів, а так само і застосування зброї щодо них (ст.ст. 42-43, 46-60) — передбачалось вирішувати за правилами війни на морі; останнє (згідно ст. 41) стосувалось і літальних апаратів на борту кораблів).

Новелами (також за досвідом Першої світової війни) стали правила стосовно забезпечення життя членів екіпажу та пасажирів пошкоджених літальних апаратів, які рятуються на парашутах (вони згідно ст. 20 не визнавались законною ціллю та не повинні були підданими атаці протягом спуску на землю чи на воду), а також положення щодо застосу-

вання зброї та примушення до посадки ворожих і нейтральних літальних апаратів (ст.ст. 33-35).

Незважаючи на досягнутий членами Комісії консенсус із більшості питань, світова спільнота все ж не до кінця усвідомила загрози та наслідки, що їх несла повітряна війна. Вірогідно саме через це, а також через взаємну недовіру країн-переможниць, що швидко виникла після Першої світової війни, Гаазькі правила повітряної війни 1923 року так і не набули чинності (їх основні положення визнавались тільки як звичай). Проте неможливо применшити їх значення як першої спроби міжнародно-правового регулювання сукупності бойових дій у повітряному просторі з використанням будь-яких літальних апаратів.

Список використаної літератури:

1. Convention on Laws and Customs of War on Land : adopted on July 29th, 1899 [Електронний ресурс] : Режим доступу — http://avalon.law.yale.edu/19th_century/hague02.asp.
2. Convention on Laws and Customs of War on Land : adopted on October 18th, 1907 [Електронний ресурс] : Режим доступу — http://avalon.law.yale.edu/20th_century/hague04.asp.
3. Declaration to Prohibit the Launching of Projectiles and Explosives from Balloons and Other Methods of Similar Nature : adopted on July 29th, 1899 [Електронний ресурс] : Режим доступу — <https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/Treaty.xsp?documentId7EFA56971B2B2BCCC12563CD002D66E1&action=openDocument>.
4. Rules of Air Warfare : drafted in December, 1922 — February, 1923 [Електронний ресурс] : Режим доступу — <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/275?Open Document>.

ІВАНОВА АЛЛА ВОЛОДИМИРІВНА

Національний університет «Одеська морська академія»,
доцент кафедри морського права, кандидат юридичних наук, доцент

МІЖНАРОДНІ АКТИ ЩОДО РЯТУВАННЯ НА МОРІ ТА ЇХ МІСЦЕ В СИСТЕМІ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

Різними питаннями, що пов'язані з вивченням Світового океану, а також організації оформлення перевезень та безпеки і захисту морського середовища займаються численні міжнародні організації. Під міжнародною організацією зазвичай розуміють об'єднання ряду суверенних держав на основі спільно розробленого договору, який визначає мету і причини їх співпраці. На теперішній час налічується більше 60 міжнародних організацій, діяльність яких в тій чи іншій мірі пов'язана з морським судноплавством. Серед них найбільшу роль віді-